

# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

„Die Großprojekte der Bahn ziehen gigantische Planungskapazitäten ab und sind Milliardengräber.

Die Manpower und Gelder fehlen dann dort wo es wichtig wäre, in der Fläche.

Es gibt zwei Sorten von Bahnen:

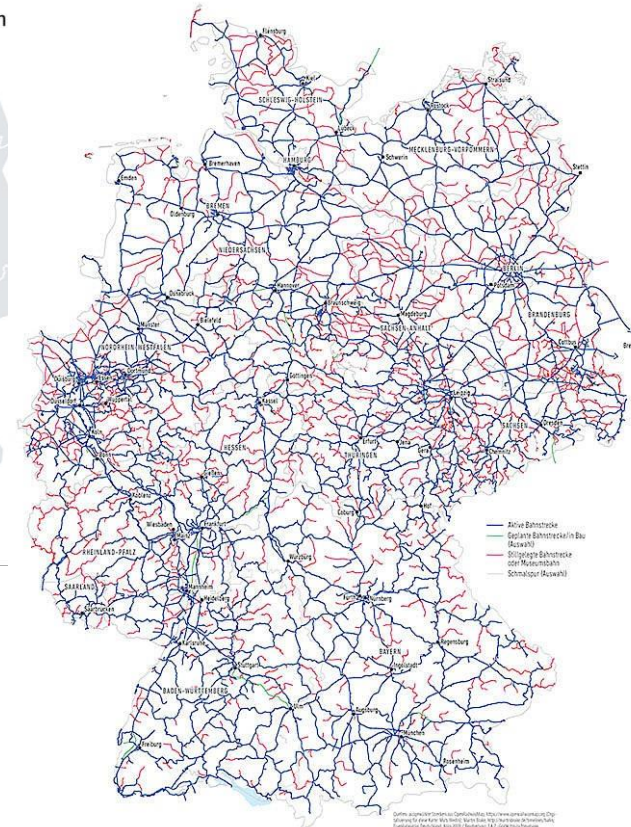
1. Die Flächenbahn, mit 100 % Elektrifizierung, Zweigleisigkeit wo es geht und Bahnhöfen, die den Namen verdienen.
2. Die „supertolle“ Hochgeschwindigkeitsbahn mit 2000 Km Bolzstrecken und der Rest **schaut in die Röhre**. Da stehen wir.“

Heiner Monheim\*

\*Zitat aus dem Film „Das Trojanische Pferd – Stuttgart 21 – Der Film“

## Schnellfahrstrecken im Netz der Deutschen Bahn

Tempo 200+ zwischen großen Städten



# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

**Drei Beispiele für unsinnige Großprojekte:**

**Stuttgart 21**, **15 – 20 Milliarden** für **100 km** Tunnel und Reduktion eines Kopfbahnhofes von 16/17 Gleisen/Bahnsteigkanten, auf 8 Tunnelgleise/Bahnsteigkanten.

Die gleiche Bahn wie 30 Bahnsteigkanten in Frankfurt Hbf.

**Zweiter S-Bahn-Stammtunnel**, München, statt 1,5 Milliarden, **8 Milliarden**, für einen fragwürdigen Tunnel, statt S-Bahnausbau der in der Stadt bestehenden Rundstrecken.

**Altona**, **Zerstörung** des Kopfbahnhofes im Zentrum und Ersatz durch einen **zu kleinen** Durchgangsbahnhof auf der grünen Wiese.

Auch hier: Reduktion von Bahnsteigkanten!



# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

Der Deutschland-Takt klappt nicht. Eine Ursache: Die Konzentration auf den klimaschädlichen Hochgeschwindigkeitsverkehr mit Tempo 300 km/h

Strecke	Fahrzeit (min)		Bemerkung	Vorschlag
	ITF	Zfp-3		
Hannover – Hamburg	56 / 70	62	ITF-Zeit nicht erreicht	Knoten in Harburg
Hannover – Bielefeld	27 / 41	31	Knoten beidseitig verzerrt	Doppelknoten Hannover
Bielefeld – Hamm	26	21	Ausbau zerstört ITF-Fahrzeit	kein Umbau!
Würzburg – Nürnberg	27 / 52	29	ITF-Zeit nicht erreicht	kein Neubau!
Fulda – Erfurt	57 / 87	62	ITF-Zeit nicht erreicht	kein Neubau, Sonderlösung für Erfurt
Frankfurt – Mannheim	26 / 35	29	Frankfurt als ITF-Knoten ungeeignet	Richtungsanschlüsse, ohne Tunnel
Stuttgart – Ulm	27 / 40	29	beide Knoten verfehlt	Vollknoten Ulm

ITF-Fahrzeiten: grün = ideal, aber kaum realisierbar;  
schwarz = Alternative beziehungsweise Status quo

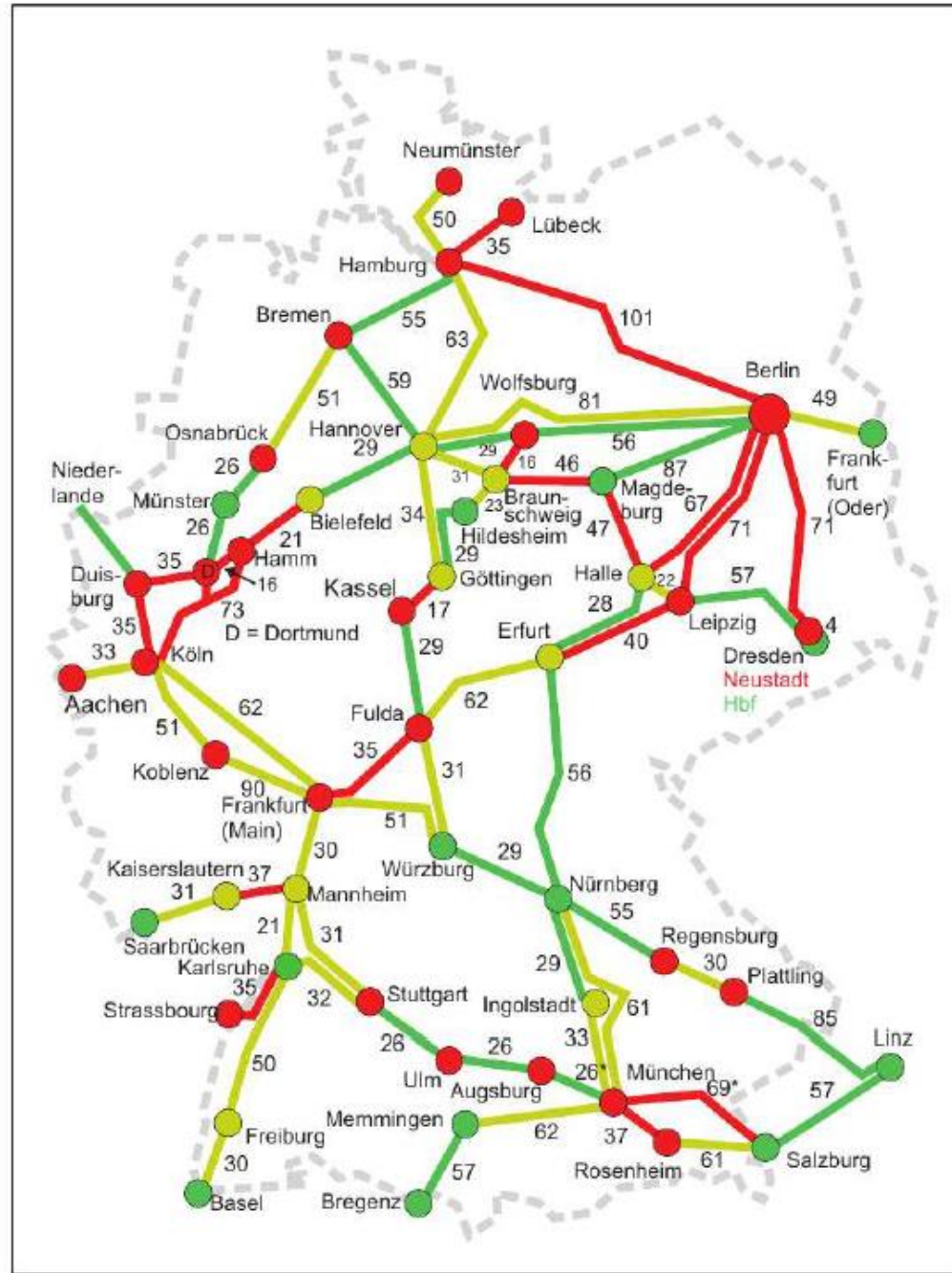
ITF =  
Integraler Taktfahrplan

Zfp-3 =  
Zielfahrplan  
Deutschland-Takt 3  
(derzeit gültig)

Die mittlere  
Fahrzeit-Spalte  
zeigt den  
Status quo



Quelle: Wolfgang Vieregg, Grad der Umsetzung des ITF in Deutschland-Takt 3, 26.6.23, im Auftrag des BUND Bayern, e. V.



Grad der Umsetzung des ITF im Deutschland-Takt.

Grüne Striche: Kantenfahrtzeit passt weitgehend; grünelbe Striche: Kantenfahrtzeit etwas verfehlt; rote Striche: Kantenfahrtzeit völlig verfehlt.

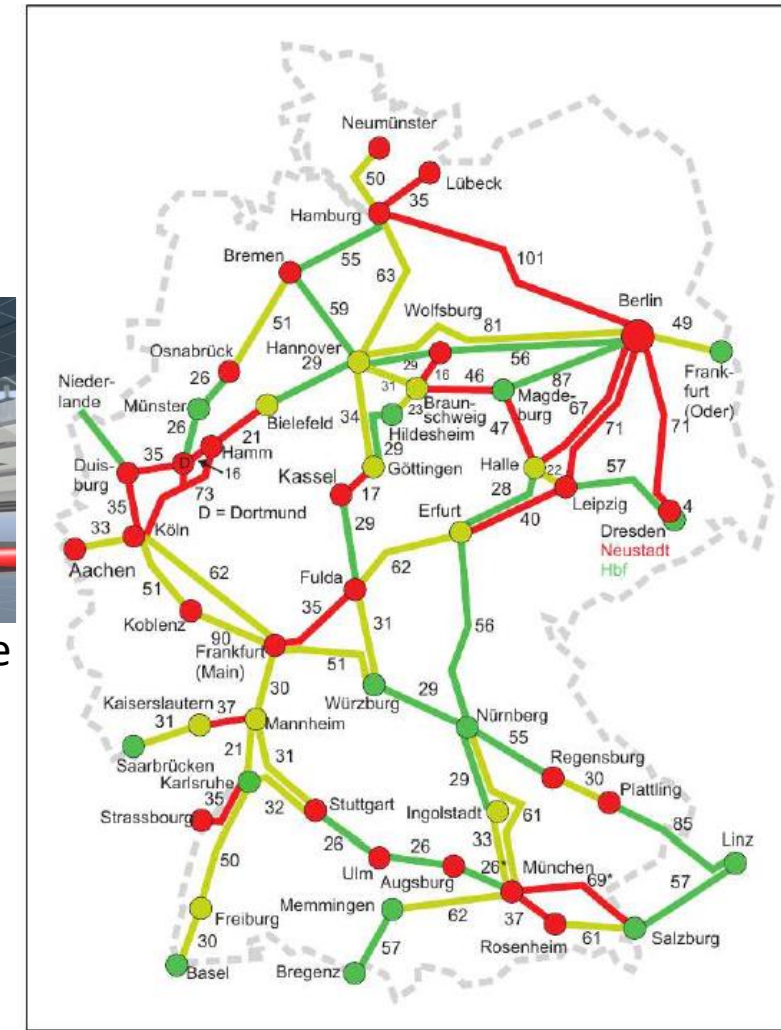
Grüne Kreise: Taktknoten sauber umgesetzt; grünelbe Kreise: Taktknoten teilweise umgesetzt; rote Kreise: Taktknoten gar nicht umgesetzt (gemäss Drittem Entwurf)

# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT IN DIE RÖHRE?

1. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr (300 km/h) ist einem Integralen Takt Fahrplan (ITF) im Weg!
2. Die angeblich 8 Minuten Fahrzeitgewinn in Frankfurt sind unerheblich.
3. Die Tiefe des neuen Tunnelbahnhofs hebt den Fahrzeitgewinn locker wieder auf. Ffm Hbf wird ein superhektischer Bahnhof.
4. Frankfurt Hbf ist nie und nimmer ein Nullknoten oder ein Halbstundenknoten.
5. Frankfurt ist für den Deutschlandtakt in den jetzigen Planungen unerheblich!



Bergwerke statt Bahnhöfe

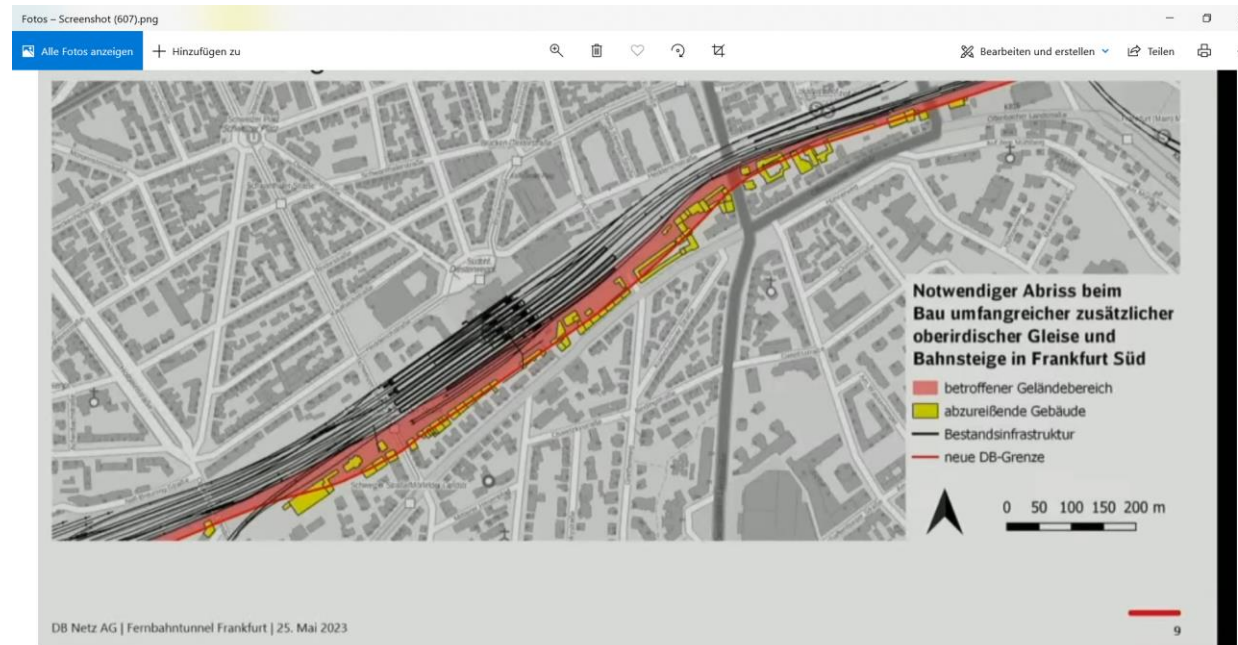


# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

## Kritik am Fernbahntunnel 1:

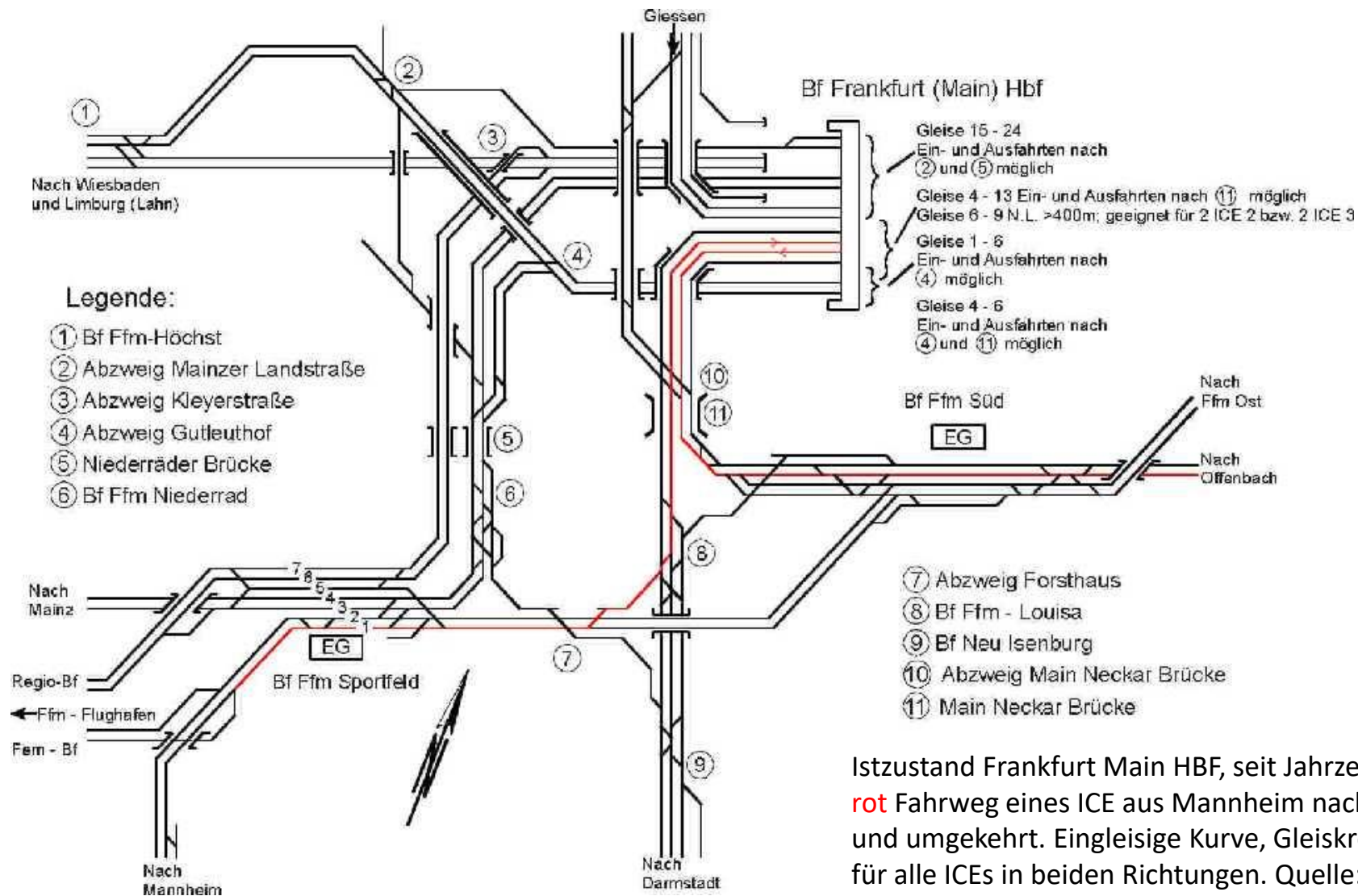
Die oberirdische Alternative des viergleisigen Ausbaus vom Süd- zum Hbf wurde **nie** ernsthaft untersucht.

Das Bolte'sche Horrorszenarium ist **reine Camouflage**.





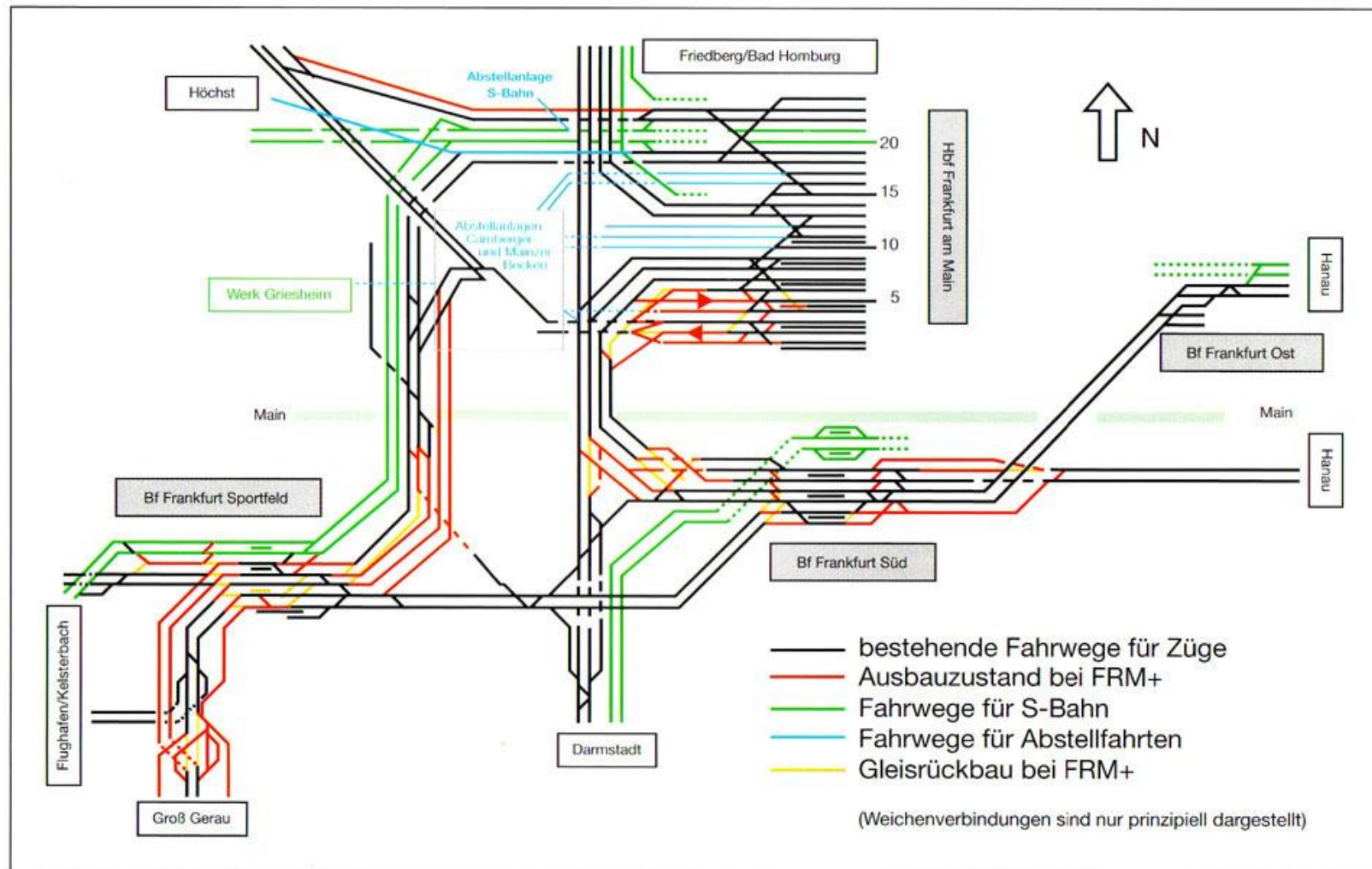
# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**



Istzustand Frankfurt Main HBF, seit Jahrzehnten, **rot** Fahrweg eines ICE aus Mannheim nach Osten und umgekehrt. Eingleisige Kurve, Gleiskreuzungen für alle ICEs in beiden Richtungen. Quelle: Sven Andersen

# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

Die DB-Planung 2003 für das Jahr 2015:

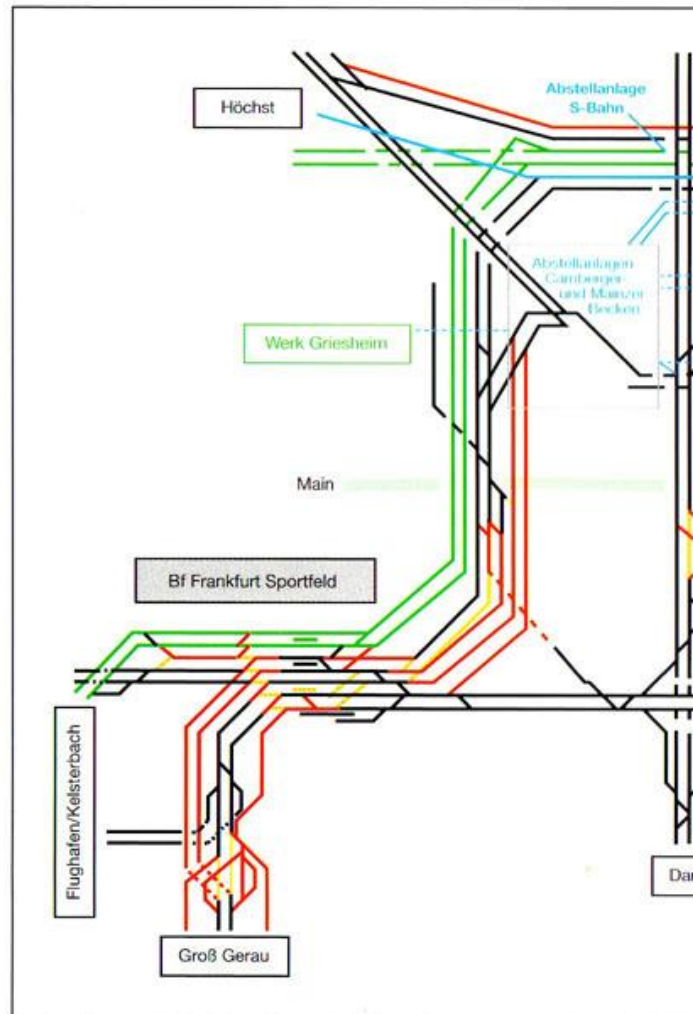


**Rot** sind die geplanten zusätzlichen Schienen



# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

Darin fand sich die Planung für das Jahr 2015:



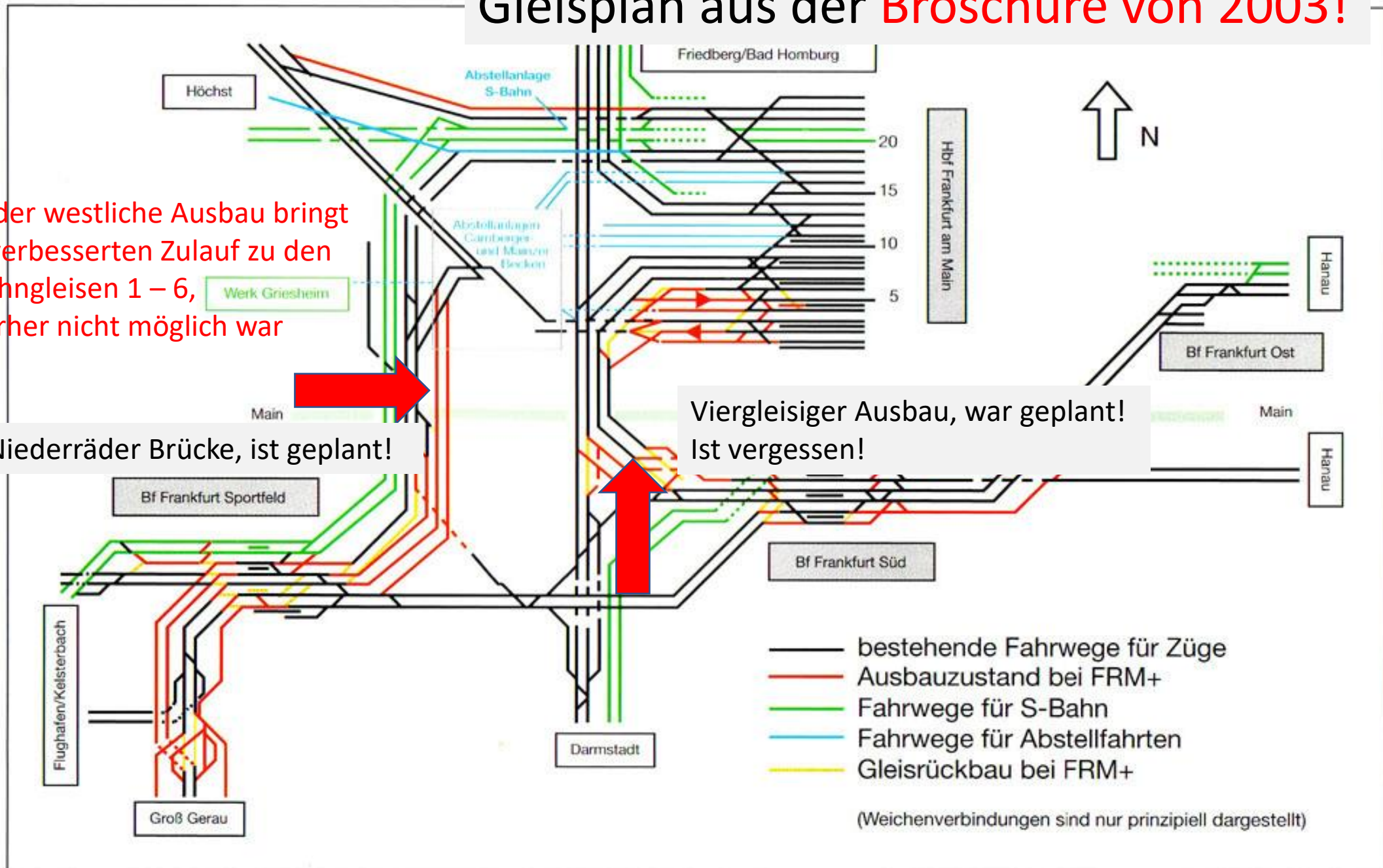
- Im **Westen Frankfurts** werden diese oberirdischen Erweiterungsmaßnahmen **jetzt gebaut**.
- Auch eine **neue Brücke** über den Main bei Niederrad ist hier mit dabei.
- Viergleisiger Zulauf zum Hbf, statt einer eingleisigen Kurve vor Louisa.

# Gleisplan aus der Broschüre von 2003!

Schon der westliche Ausbau bringt einen verbesserten Zulauf zu den Fernbahngleisen 1 – 6, was vorher nicht möglich war

Neue Niederräder Brücke, ist geplant!

Viergleisiger Ausbau, war geplant!  
Ist vergessen!



- bestehende Fahrwege für Züge
- Ausbauzustand bei FRM+
- Fahrwege für S-Bahn
- Fahrwege für Abstellfahrten
- Gleisrückbau bei FRM+

(Weichenverbindungen sind nur prinzipiell dargestellt)

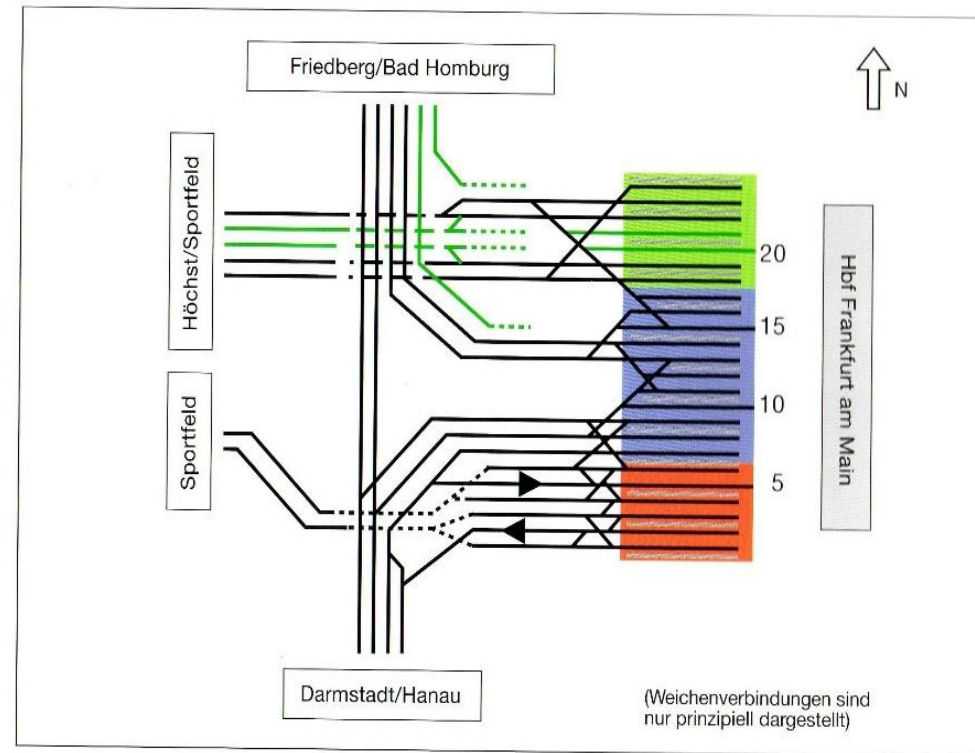
# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

DB-Planung 2003:

Ordnung der  
25 Gleise des Hbf

- S-Bahn
- Regionalverkehr
- Fernverkehr

Die Gleise reichen  
hier dicke!



Übersicht Bahnsteignutzung

## Leistungssteigerung

Die Bahnsteiganlagen des Hauptbahnhofs Frankfurt am Main können den zukünftigen Bedarf im Fern- und Regionalverkehr nur decken, wenn die 24 Bahnsteiggleise gleichmäßiger genutzt werden. Dies ist mit verschiedenen Maßnahmen zur Leistungssteigerung möglich:

- weitgehende Entmischung von Fern- und Regionalverkehr auch bei der Bahnsteignutzung,
- leistungsfähige Verknüpfung der einzelnen Bereiche des Hauptbahnhofs mit den Zuleitungsstellen,
- Verlängerung aller Bahnsteige des Fernverkehrs auf 420 m, um die betriebliche Flexibilität zu erhöhen,

- Verlängerung einzelner Bahnsteige des Regionalverkehrs auf 360 m, um diese durch zwei Züge gleichzeitig zu nutzen,
- Spurplanänderungen zur Erhöhung der möglichen Fahrgeschwindigkeit auf 60 km/h.

Weiterhin sind Streckenbereiche im direkten Vorfeld des Hauptbahnhofs auszubauen:

- Ein zweigleisiger Homburger Damm ermöglicht die Verlagerung des Regionalverkehrs von den südlichen auf die nördlichen Bahnsteiggleise 16 bis 24.
- Über eine neue zweigleisige Niederräder Brücke und den viergleisigen Ausbau der Verbindung zwischen den Main-Neckar-Brücken und Frankfurt Süd kann der Fernverkehr auf den südlichen Bahnsteiggleisen 1 bis 6 abgewickelt werden.





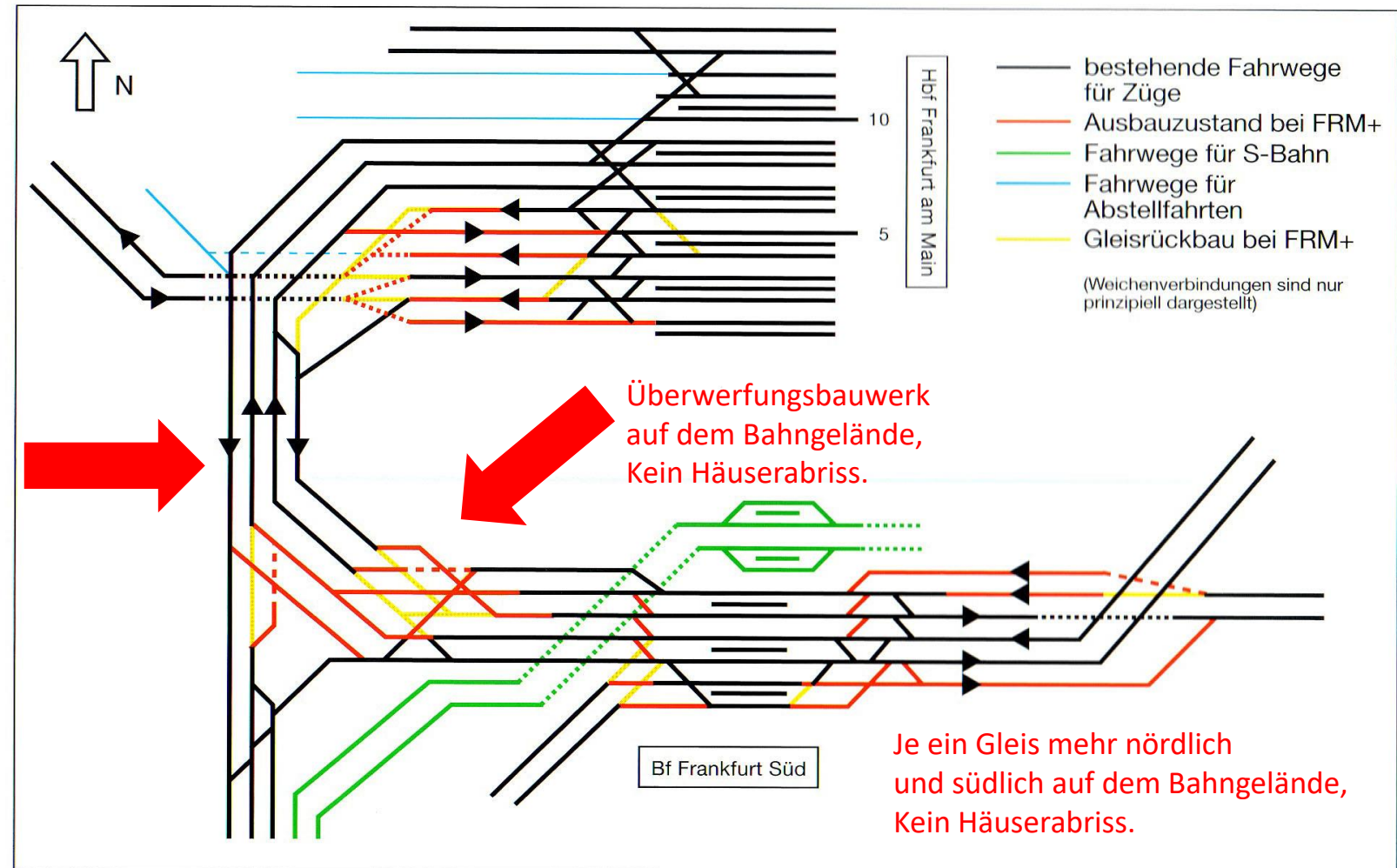
# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

DB-Lösung 2003:

**Viergleisiger Ausbau**

im Südosten

Frankfurts.



# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

Die Brücken sind schon dafür vorgesehen. Und am Südbahnhof ist Platz. Kein Häuserabriss nötig!

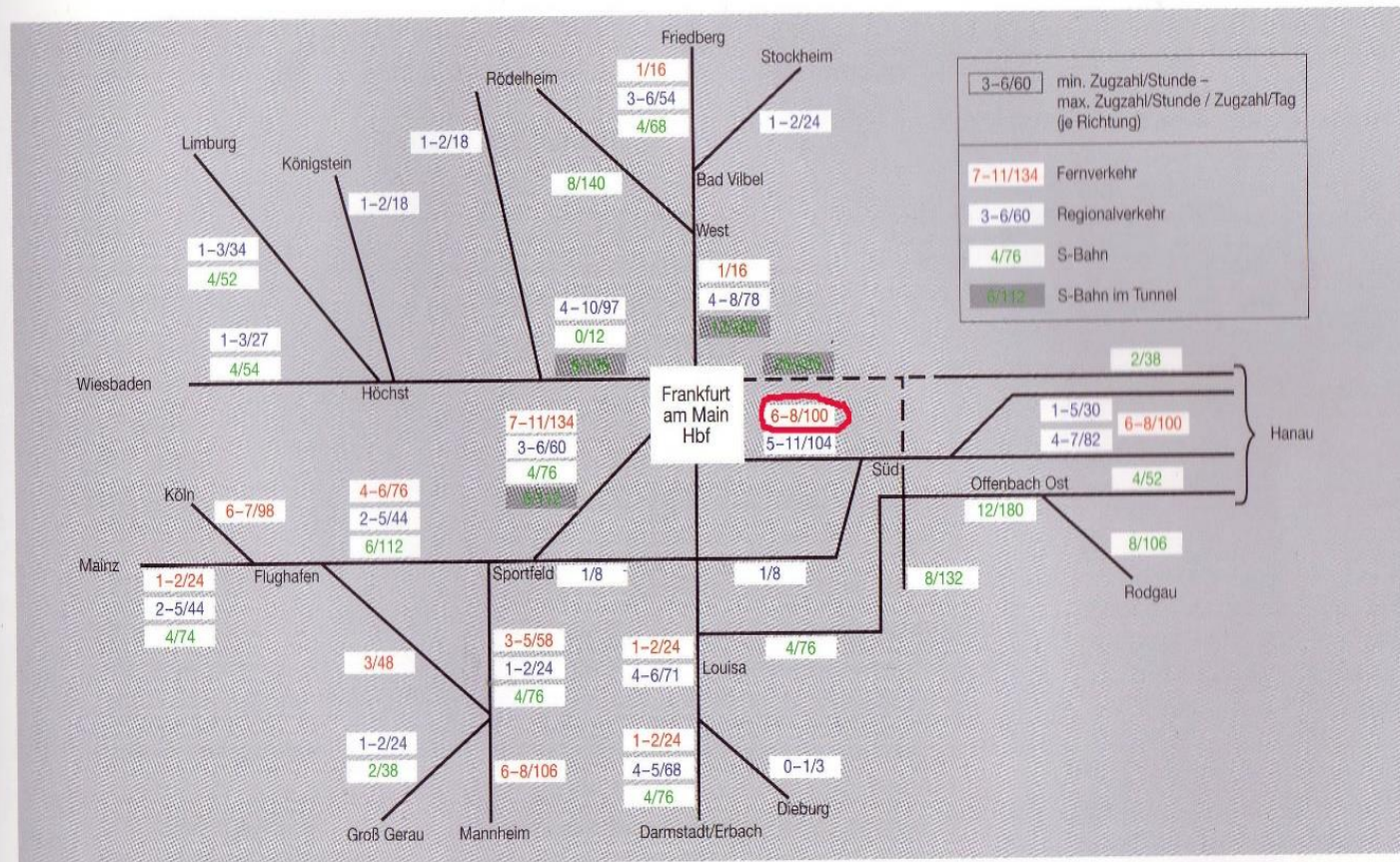




# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

Zustand 2003:

Planung für 2015:



Fernzüge zwischen  
Hbf und Südbahnhof:

2003: 71

Plan nach oberirdischem Umbau:

2015: 100

Steigerung: 40,8 %

**Insgesamt 1566 Züge am Tag,  
mit Luft nach oben!**



# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

## **Planung 2003:**

Statt **1100** Züge (Bolte) knapp **1600** Züge (Broschüre 2003)  
mit dem West- und Ostausbau.

**Doch auch das kann noch verbessert werden!**

# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

Planung 2003:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	(Mio EUR)	
							70	Viergleisiger Ausbau Frankfurt Süd- Main-Neckar-Brücken

Veranschlagt für den **viergleisigen Ausbau!** Kosten: 70 Mio. Euro

Planung: 2 Jahre

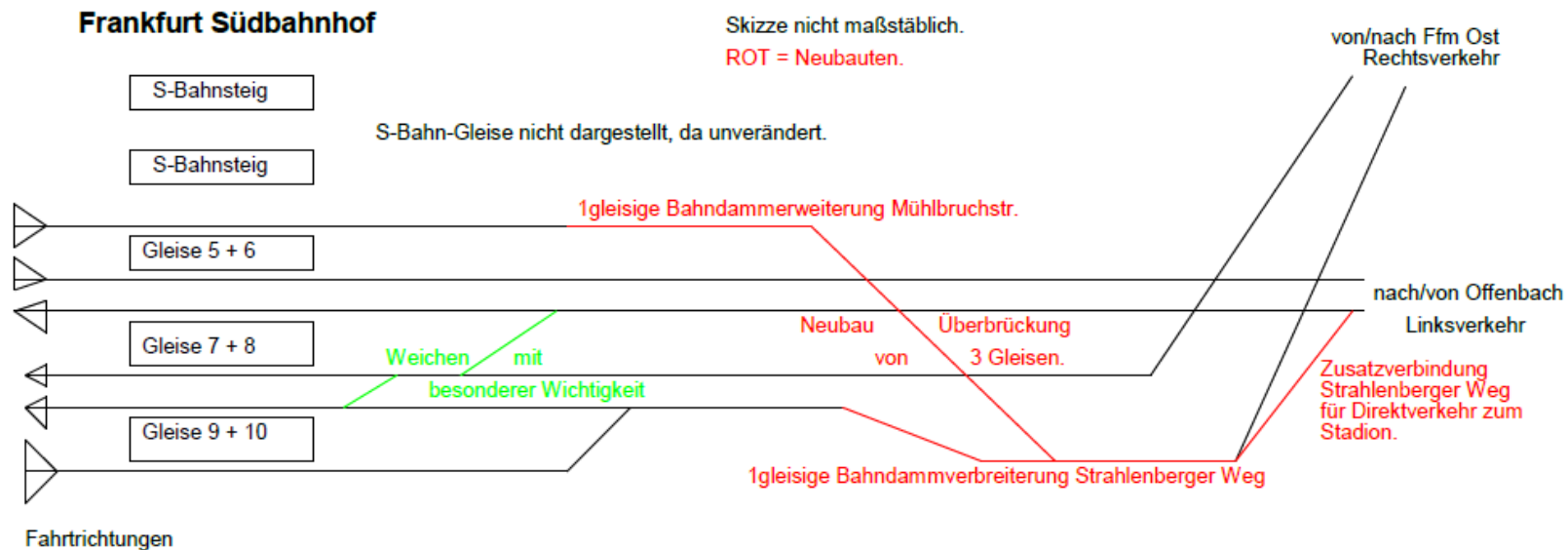
Realisierung: **4 Jahre**

Auch (unrealistisch) angenommen, es kostet heute 10 x soviel und es würde länger dauern: **10 Jahre** und **700 Millionen Euro!**

**Immer noch Maßvoll gegen den Tunnel!**

# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

## Oberirdische Lösung:



Auch für die Rampen  
ist Platz!

Mögliche Überwerfung.  
Gleisplanskizze von  
Frank-Markus Schmidt

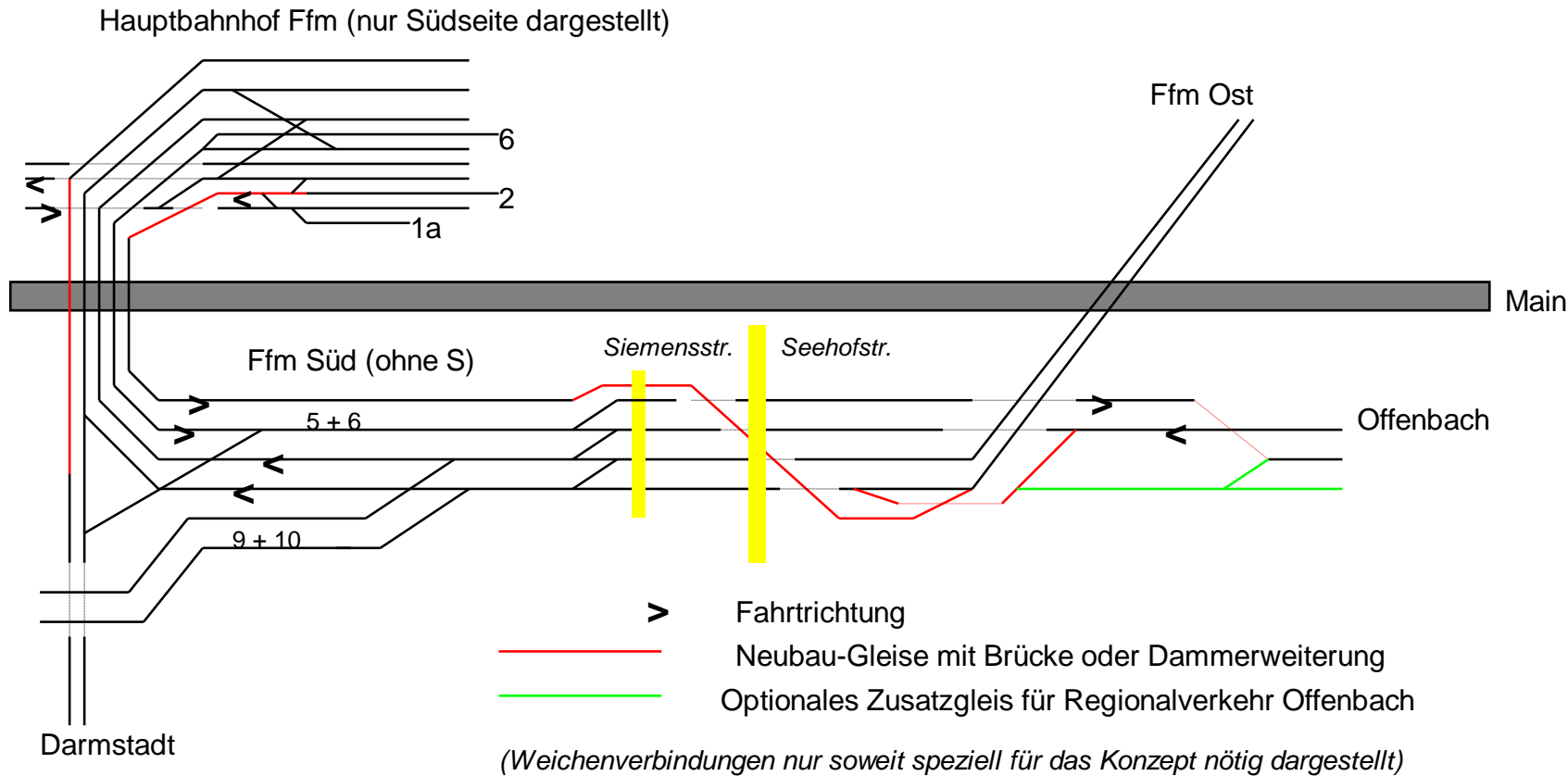
Ergänzend zu den Maßnahmen östlich des Südbahnhofs sind nötig:

- Brücke zum Richtungstausch auf Rechtsverkehr auf der Altrasse im Gebiet von Oberrad.
- Erweiterung der Main-Neckar-Brücke um 1 Gleis auf der Westseite für die Fahrtrichtung nach Louisa auf gleicher Ebene wie der Bestand.



# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

## Oberirdische Lösung:



Ideal wäre ein fünftes Gleis über den Main.  
Die Main-Neckar-Brücke muss sowieso in den nächsten Jahren saniert werden!

Gleisplanskizze von Frank-Markus Schmidt

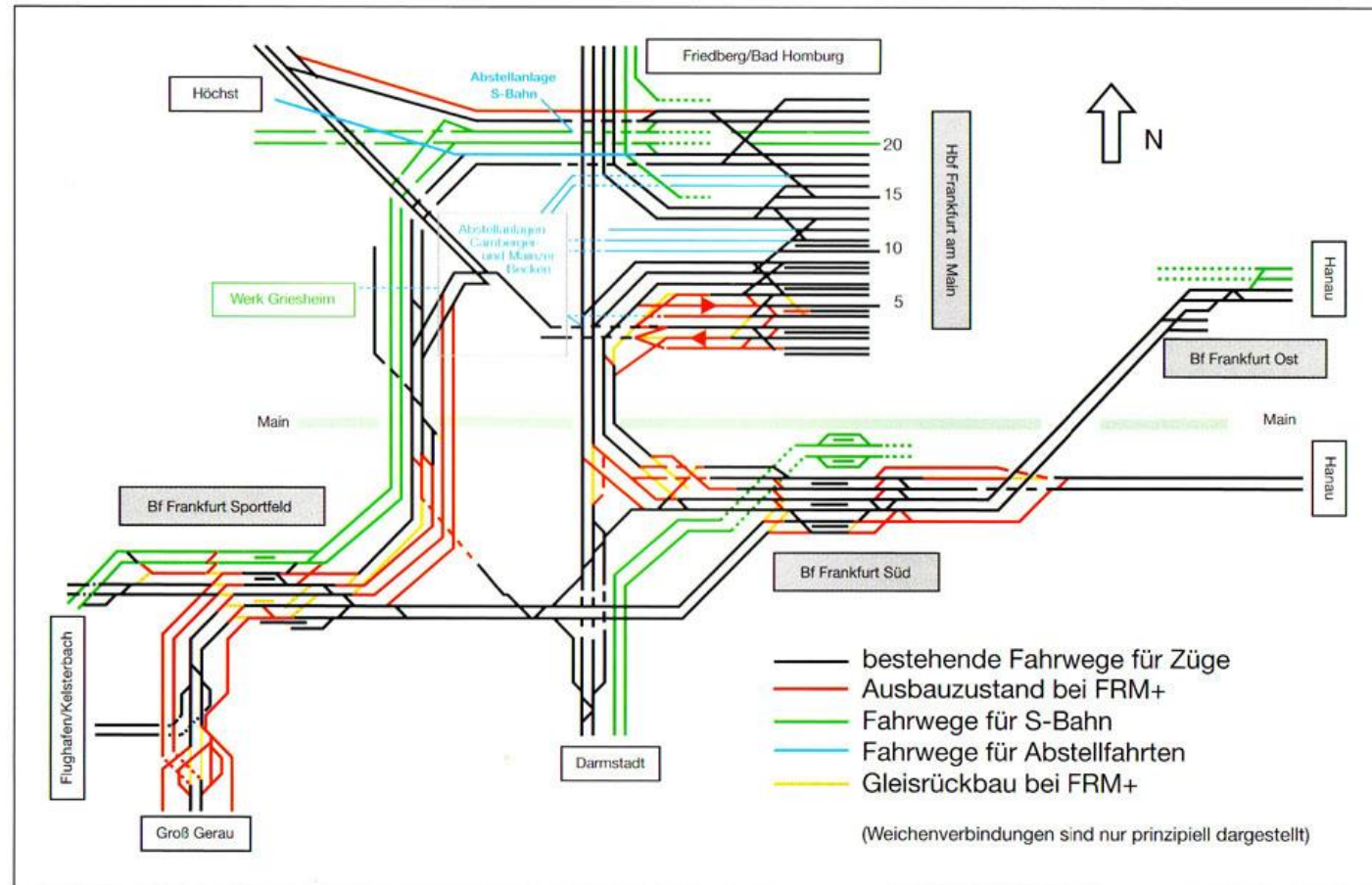
**Hiermit wären auch 1800 Züge am Tag denkbar.**

# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

**Wichtig:** Frankfurt Hbf ist ein westlastiger Kopfbahnhof:

**2/3 der Züge**

kommen im Ffm Hbf von Westen und fahren nach Westen. D. h. von den 1800 prognostizierten Zügen müssen  $1800 \cdot \frac{2}{3} = 1200$  von/nach Westen. Davon 100 von/nach Nordwesten (Main-Weser-Bahn) 100 von/nach Wiesbaden (Homburger Damm) 100 von/nach Darmstadt. Bleiben für Niederrad/Stadion 900 Züge. Nach dem Ausbau stehen hier **vier Gleise** zur Verfügung



Endzustand Kopfbahnhof

Im Osten sind also „nur“ 1/3, also **600** zu schaffen. Warum soll das nicht mit **vier Gleisen** zu bewältigen sein?

# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

## **Oberirdische Lösungen:**

„Diese Lösungen haben aber einen gewaltigen Geburtsfehler, sie kosten nur einen Bruchteil und damit kommen sie in Deutschland über ein frühes Planungsstadium grundsätzlich nicht hinaus, zumindest nicht, wenn's um Steuergelder geht. Denn bei den teuren Lösungen macht man viel mehr Gewinn: Der teuerste Beton wird angegeben und der billigste bestellt.“

Helmut Schleich, BR

**Beispiel **Filstalbrücke** an der NBS Stuttgart-Ulm!**

Die Staatsanwaltschaft ermittelt!



**Frage: Kosten in Frankfurt? **3.5 Mrd.** oder **10 Mrd.?****



# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

## Kritikpunkt 2:



Frankfurt:

17 km Tunnelröhren + Tiefbahnhof

800 000 t CO<sub>2</sub>



Laut DB 90 t CO<sub>2</sub> "Gewinn"/Tag durch weniger Kfz-Verkehr!

$800\,000 / 90 / 365 = 24$  Jahre

**24 Jahre bis der CO<sub>2</sub>-Ausstoß neutralisiert ist**

Baubeginn: 2030 + X

Fertig: 2040 + X (Bahn)

CO<sub>2</sub>-neutral: **2064 + y**

# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

Kritikpunkt 3:

Brandschutz katastrophal

Dipl.-Ing. Hans Heydemann, Stuttgart

Dr. Christoph Engelhardt, München

Dipl.-Ing. Karl-Heinz Peil, Frankfurt a.M.



**Fachtechnische Bewertung des Brandschutzes  
in der Machbarkeitsstudie der Deutschen Bahn  
zum Fernbahntunnel Frankfurt a.M.**

Herausgeber: Bündnis Verkehrswende Frankfurt

# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

Brand auf der Schnellstrecke Köln – Frankfurt 2018  
**Was ist, wenn das im Tunnel passiert?**





# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**



**Wir müssen leider draußen bleiben!**

# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

## **Bauphase:**

- Extrem gestörter Fernverkehr (Gleis 1 – 5),
- was geschieht bis 2040+X mit den 1500 Zügen?
- Unbrauchbare Mannheimer Straße,
- Tramdepot weg?
- Keine Bahnhofsmission mehr.
- Das Verzweigungsbauwerk im Osten: Offene Baustelle!
- Zerstörung des Bahnbetriebswerkes im Westen durch Tunnel, Züge müssen zur Versorgung nach Darmstadt.
- Umbau Tramhaltestelle vor dem Bahnhof gefährdet.



# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

Zu wenig Platz im Hbf Frankfurt?

**Zürich Hbf (derzeit ca. 450 000 Fahrgäste)**

16 oberirdische Bahnsteigkanten/Gleise

Drei Tunnelbahnhöfe (betrieblich nicht verbunden):

4 im Tunnel (Kombination Fern- und S-Bahn) „Löwenstraße“, seit 2014.

4 S-Bahn im Tunnel (seit 1989) + 2 Kopfbahnhof im Tunnel (SZU, seit 1990)

Zusammen: **26** Bahnsteigkanten

(angeblich ausgelegt für **700 000 Fahrgäste!**)

**Frankfurt Hbf (derzeit ca. 490 000 Fahrgäste)**

25 Bahnsteigkanten/Gleise **ohne** Tunnel!

Mit S-Bahntunnel (seit 1978) **29** Bahnsteigkanten.

Oberirdisch ausbaufähig auf

**28 – 30** Bahnsteigkanten! Zusammen bis zu **34** Bahnsteigkanten.

Das sind gut 30 % Mehr Bahnsteigkanten



Frankfurt schlägt Zürich **3:0**





# SCHAUEN WIR IN FRANKFURT **IN DIE RÖHRE?**

Was wir brauchen ist eine **Flächenbahn** und **keinen** Fernbahntunnel!  
Keine taktunfähigen klimaschädlichen Bolzstrecken!

Wir brauchen:

- Zweigleisigkeit, wo es nur geht
- Vollelektrifizierung
- Reaktivierung von 8000 km Bahn
- Neuen Interregio
- Netzausbau nicht Reduktion auf wenige Trassen
- Netzgeschwindigkeit statt Hochgeschwindigkeit einzelner Strecken
- **Takt statt Tempo**, denn je schneller ein Zug um so geringer die Kapazität der Strecke.



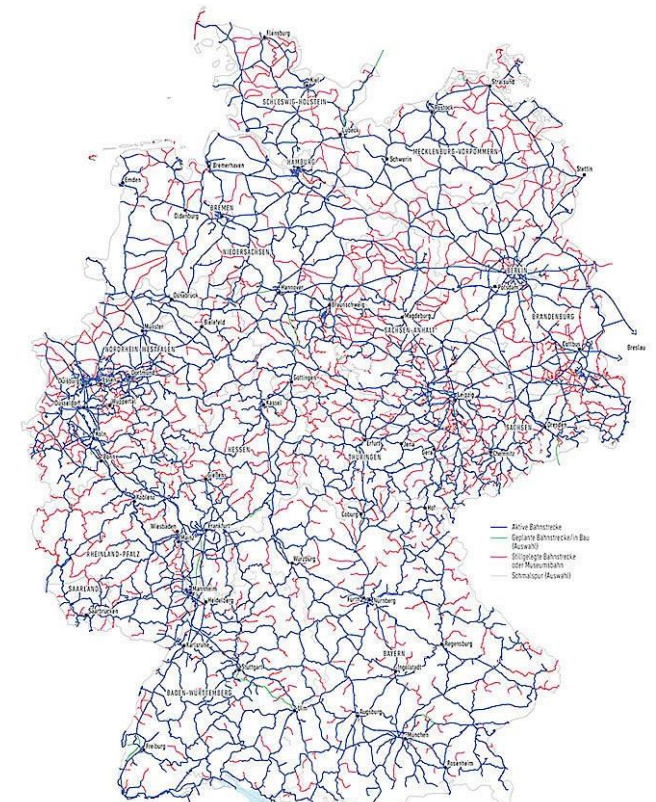
## Schnellfahrstrecken im Netz der Deutschen Bahn

Tempo 200+ zwischen großen Städten



Deutsche Bahn AG, 12/2019

Wir brauchen eine **klimafreundliche** Bahn  
**keine** brandgefährliche klimaschädliche Torso-Tunnelbahn:



**Rot**, seit 1950 stillgelegte Strecken